



## ADLFI. Archéologie de la France - Informations

une revue Gallia

Domaine public maritime | 2014

---

### Carte archéologique de la Corse

Prospection diachronique (2014)

Franca Cibecchini

---



#### Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/adlfi/136204>

ISSN : 2114-0502

#### Éditeur

Ministère de la Culture

#### Référence électronique

Franca Cibecchini, « Carte archéologique de la Corse » [notice archéologique], *ADLFI. Archéologie de la France - Informations* [En ligne], Domaine public maritime, mis en ligne le 26 avril 2023, consulté le 26 avril 2023. URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/136204>

---

Ce document a été généré automatiquement le 26 avril 2023.

Tous droits réservés

---

# Carte archéologique de la Corse

Prospection diachronique (2014)

Franca Cibecchini

---

## NOTE DE L'ÉDITEUR

Organisme porteur de l'opération : Ministère de la Culture

- 1 La mission de carte archéologique a encore une fois demandé souplesse et capacité d'adaptation aux problèmes techniques et à la météorologie. La phase I, en particulier, a été lourdement affectée par des problèmes techniques et météo, demandant une réorganisation importante, pratiquement un changement drastique des sites, des objectifs et des outils mis en place.
- 2 La carte archéologique de la Corse a été effectuée en deux phases différentes cette année, toutes deux sous la direction scientifique de F. Cibecchini (Drassm).
- 3 La phase I (du 6 au 21 mai, neuf jours opérationnels, deux jours de transit, deux jours de panne technique du sonar et un jour resté à quai pour cause de mauvais temps) a été dédiée à la carte archéologique classique avec le support surface du navire *André-Malraux*.
- 4 La phase II (du 8 au 11 juin, quatre jours opérationnels) a été dédiée aux recherches des sites à grande profondeur et a été réalisée avec la collaboration du navire *Octopus* de Paul Allen.
- 5 Toute la mission (décisions : I. n° 2014-42 et II. n° 2014-68, OA 2395) a été prise en charge par le ministère de la Culture sauf pour la partie II à bord du navire *Octopus*.
- 6 Dans la première semaine de mission nous avons prévu d'effectuer exclusivement une série de couvertures sonar (Klein 3000). Ensuite, dans les huit jours restants, le travail devait se concentrer sur l'étude géomatique de détail de l'épave Tour d'Agnello 1 et dans une moindre mesure, Tour Sainte-Marie 1 avec l'équipe de l'université de Patras. Une panne du sonar nous a seulement permis d'effectuer les couvertures des deux

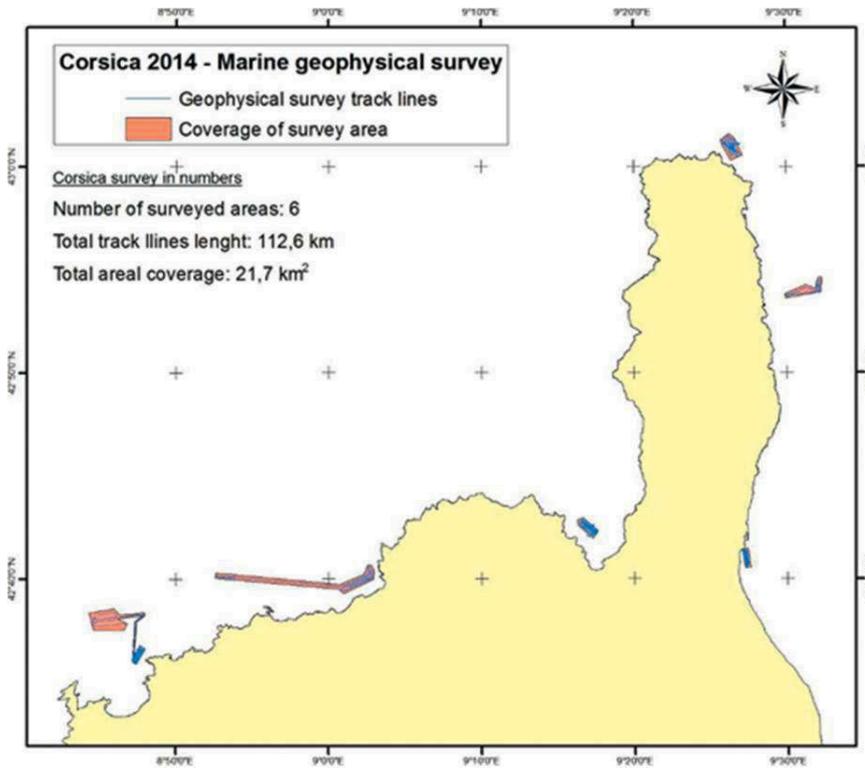
premières épaves. L'essentiel de la mission a par conséquent été effectué avec l'équipe de Patras.

- 7 Les couvertures sonar avaient un double objectif : d'un côté couvrir des sites déjà connus pour y recueillir de la documentation sonar de l'état actuel (épaves Tour d'Agnello 1 et Tour Sainte-Marie 1) et en même temps avoir à disposition des images sonar de référence qui nous aideraient à reconnaître plus facilement des épaves antiques similaires. Les corps d'amphores présents à la surface de Sainte-Marie 1 sont bien visibles au premier passage, ils sont assez évidents même si le passage est très latéral.
- 8 Il est plus difficile de reconnaître l'emplacement d'une épave comme Tour d'Agnello 1, épave d'un navire plus ancien et plus petit, à peine visible sur le fond suite au pillage. De fait, seulement une trace faible des sondages de 2013, représentée par un rectangle plus foncé, semble reconnaissable.

### **Phase I : prospection géophysique en collaboration avec l'université de Patras**

- 9 La mission s'est déroulée du 13 au 21 mai 2014, pour un total de sept jours effectifs de travail de terrain.
- 10 Le programme d'origine prévoyait un travail de détail sur l'épave Tour d'Agnello 1 et dans une moindre mesure, sur tour Sainte-Marie 1 et Meria Sud.
- 11 Nous avons prévu d'effectuer des passages avec le sonar (Edgetech Discover 4200 MP à deux fréquences, 100 et 400 kHz), le pénétrateur de sédiments (Chirp Kongsberg Geopulse Plus, 3,5 kHz) et le magnétomètre porté par un plongeur sur l'épave Tour d'Agnello 1, après y avoir installé un système de repère sous-marin.
- 12 Sur l'épave Tour Sainte-Marie 1, en raison de sa profondeur (-55 m), seuls le sonar et le pénétrateur de sédiments étaient prévus.
- 13 Les mauvaises conditions météo, avec des forts vents de sud-ouest, nous ont obligés à changer ce planning et à annuler la partie de recherche avec le magnétomètre. À la place nous avons effectué une série de couvertures sonar sur des zones protégées au large de Saint-Florent, de Lozari et de Calvi.
- 14 Nous avons prospecté six zones et avons couvert 21,7 km<sup>2</sup> avec le sonar ; nous avons également réalisé 112,6 km de profils avec le pénétrateur de sédiments (fig. 1).

Fig. 1 – Carte des zones prospectées



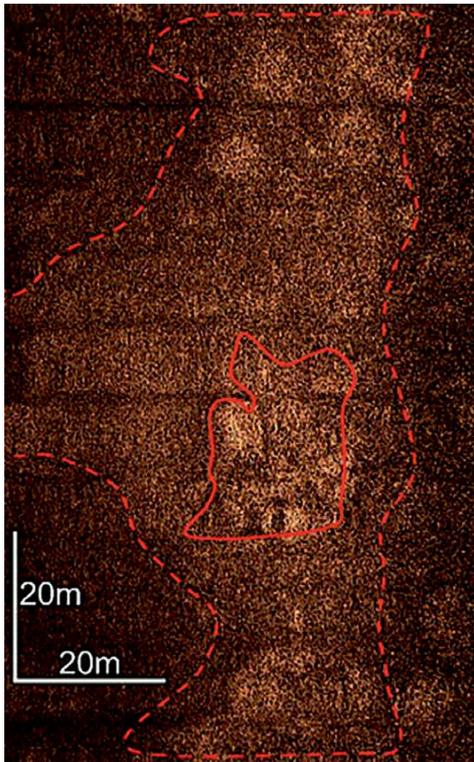
Avec l'équipe de l'université de Patras.

- 15 Nous allons résumer ici les principaux résultats.

***Tour Sainte-Marie 1 (-55 m, Rogliano), EA 2017***

- 16 Sur cette épave nous avons effectué trois sondages au blaster en 2013. Deux de ces sondages avaient déjà montré que le site était encore riche en mobilier archéologique (*Bilan scientifique du Drassm 2013*, p. 107). Les passages sonar et avec le pénétrateur de sédiments (5 lignes de 1,6 km, espacées de 170 m en couvrant toute la zone entre Tour d'Agnello 1 et Tour Sainte-Marie 1) ont permis de préciser les contours de la partie d'épave encore préservée sous une faible couche de sédiment. Sur la figure 2 la partie à haute réflectivité délimitée par la ligne rouge montre l'emprise de l'épave encore riche en mobilier alors que la partie à réflectivité moyenne entourée par une ligne en pointillé, indique plutôt la vaste zone labourée pendant les fouilles officielles et clandestines. Le pénétrateur de sédiment nous a permis de détecter une seconde zone qui montre une présence importante de mobilier, à environ 40 m de la principale. Il s'agit très probablement d'une partie de l'épave qui est complètement enfouie dans le sédiment.

Fig. 2 – Image sonar de l'épave Tour Sainte-Marie 1



- 17 Il serait intéressant de vérifier à quoi correspond cette seconde zone d'anomalie car sur les photos prises lors de la campagne de 1967 le tumulus de la cargaison était d'un seul tenant.

***Tour d'Agnello 1 (-44 m, Rogliano), EA 544***

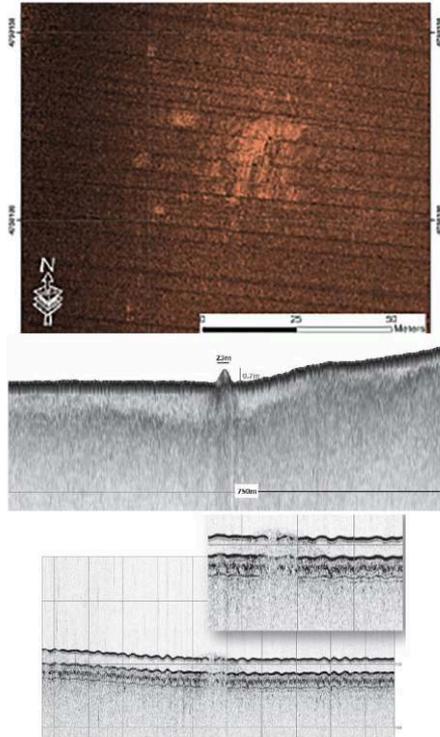
- 18 Les résultats sur cette épave ont été moins importants que ceux obtenus sur Tour Sainte-Marie 1. Le site est peu visible dans l'image sonore et dans l'image sismique. Le pénétrateur de sédiments a mis en évidence que la couche de sédiment qui recouvre la roche d'origine (schiste) est assez faible ; de fait, l'épave, le reste de sa cargaison et la hauteur des sédiments ne dépassent pas 1 m d'épaisseur. Nous n'avons pas beaucoup d'espoir de retrouver en place des parties vraiment importantes de cette épave ni de la cargaison à l'exclusion de la coque.

***Meria Sud 1 (-100 m, Meria), EA 4775***

- 19 Cette épave a été découverte en 2013 par Guido Gay et expertisée une première fois avec le ROV *Perseo* en décembre de la même année (*Bilan scientifique du Drassm 2013*, p. 103). L'expertise avec le ROV n'avait toutefois pas permis de cerner l'extension et la nature du site, même si nous avons déjà la perception de nous trouver en face d'une épave de navire chargé de lingots en métal et qui semblait de grandes dimensions. Les images sonores et sismiques nous ont permis de mieux définir la forme et les dimensions de l'épave. Le tumulus principal, visible hors du sédiment, mesure environ 20-25 m de longueur par 10-12 m de largeur, avec une hauteur d'environ 50-70 cm. L'épave est orientée nord-sud, légèrement nord-est – sud-ouest. Le tumulus se poursuit sous le sédiment, montrant une surface plus importante que celle visible. La hauteur

totale du gisement est d'environ 1 m. Il y a seulement 2 m de sédiment entre la surface du fond et la roche. On voit aussi une autre petite anomalie à une dizaine de mètres et des « débris » de l'épave sur le côté ouest. Les passages sonar ont été effectués à 21 m de profondeur, soit environ 80 m au-dessus du site.

Fig. 3 – Image sonar et image sismique de l'épave Meria Sud



### Épaves Mortella 2 et 3, EA 624 et 623

- 20 Nous avons mis à profit une pause forcée dans la baie de Saint-Florent pour tester les deux appareils, sonar et pénétrateur, sur deux épaves connues et en même temps obtenir une nouvelle documentation des deux sites. Les nouvelles données recueillies sont particulièrement intéressantes pour Mortella 2. Le site, à -48 m de profondeur, se présente comme un grand tumulus de pierres de lest, sur lequel se localisent facilement une ancre et probablement des canons. Une vaste zone de débris associés au tumulus principal a été détectée. Plus intéressante est la découverte d'une seconde anomalie enfouie sous le sédiment, à environ 50 m de l'épave principale, illustrée par une concentration d'anomalies de grande amplitude. Il s'agit d'une donnée très intéressante qui mériterait des recherches plus approfondies à l'avenir.
- 21 Enfin, trois zones ont été prospectées avec le sonar et, dans quelque cas, avec le pénétrateur de sédiments. Les zones avaient été sélectionnées sur la base des indications recueillies par Charles Pinelli (Les amis des Agriates) qui a collaboré à cette partie de la mission. Nous n'avons obtenu aucun résultat particulier : dans la troisième zone entre Punta Spanu et Lumio (6 lignes de 1,1 km, plus une longue ligne vers le large, jusqu'à une profondeur d'environ 80 m) nous avons relevé quelques cibles mais rien de vraiment évident. Quatre de ces cibles, entre les 40 et 46 m autour de Punta

Spanu, ont été rapidement expertisés avec le ROV de Charles Pinelli : ils correspondent tous à des groupes de roches isolées dans le fond vaseux.

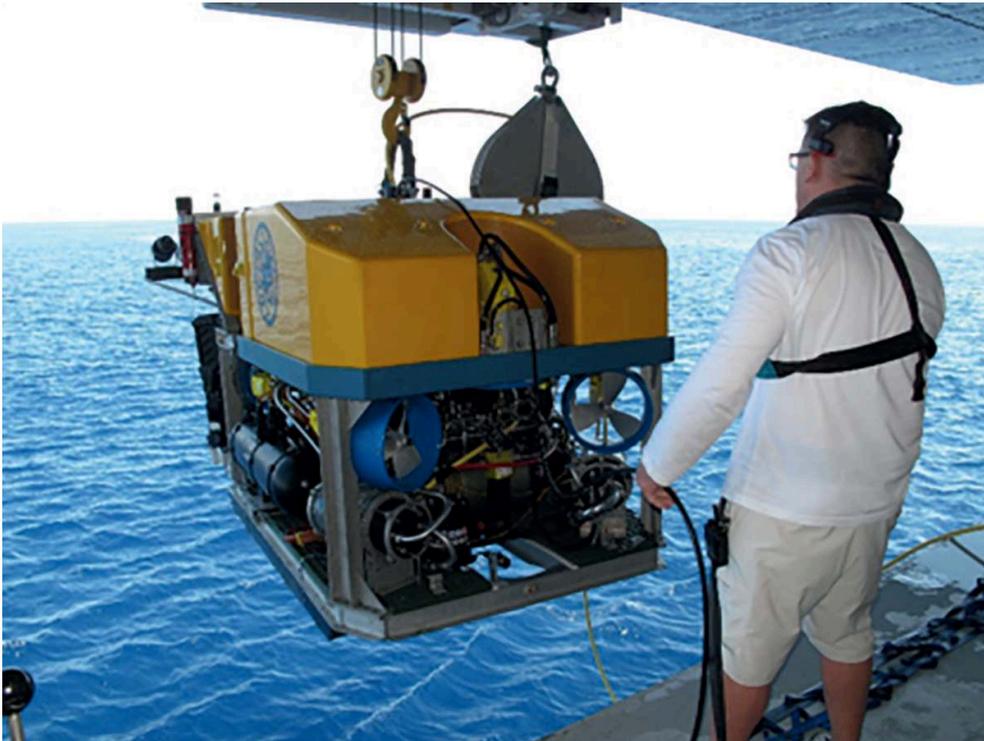
#### ***Vérification des anomalies dans l'espace portuaire de Bastia***

- 22 La *Lyre*, chasseur de mines de la Marine nationale a effectué entre autres, plusieurs couvertures sonar à l'entrée du port de Bastia. Suite à ces couvertures, trois épaves contemporaines ont été repérées. Nous avons récupéré les images sonores des trois sites, dont deux se trouvent entre -35 et -37 m et la troisième à -70 m. Cette dernière a été expertisée grâce à la collaboration de David Paoli (Corsica Photosub). Il s'agit d'un petit bateau de pêche promenade de 6-7 m, qui semble avoir coulé il y a une dizaine d'années environ. En ce qui concerne les deux autres épaves, on peut penser, d'après les images sonores, qu'il s'agit également d'épaves de navires contemporains.

#### **Phase II : mission *Octopus* (8-12 juin)**

- 23 Nous avons été sollicités pour une collaboration avec le navire *Octopus* de Paul Allen qui transitait en Méditerranée occidentale début juin. Paul Allen voulait chercher le sous-marin *Saracen* et le paquebot *Francesco Crispi*, tous deux coulés en 1943. Pour notre part, nous étions intéressés à voir les moyens techniques à disposition de l'*Octopus* et à prospecter dans ces zones. Les moyens mis à disposition par le support *Octopus* sont : un ROV *work class* armé de deux bras et qui peut travailler à -3 000 m (fig. 4), un AUV également apte à naviguer jusqu'à -2 500 m et un sous-marin qui peut descendre à -500 m.

Fig. 4 – Le ROV du navire *Octopus* en action



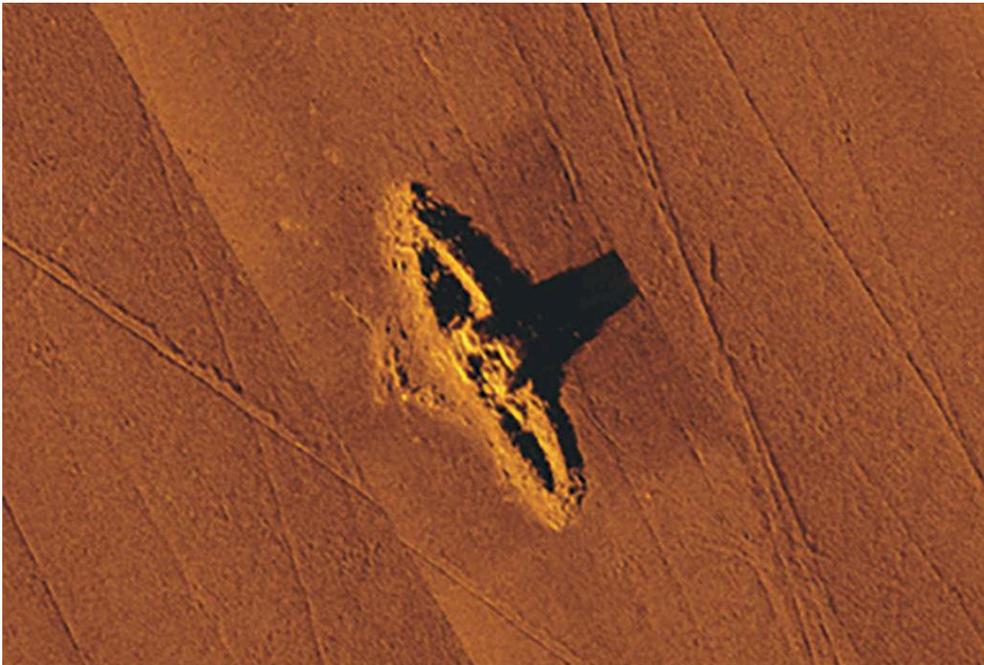
Cliché : F. Cibecchini (Drassm).

- 24 Le travail avec l'*Octopus* a été court (trois jours et demi) mais intense, les opérations se sont prolongées parfois jusqu'à la nuit noire. Avec l'AUV, nous avons couvert une première zone entre la marine de Pierracorbara et la marine de Luri, en particulier une zone d'environ 4,5 km par 1,5 km avec 13 transepts (lignes) ouest-est, espacés de manière alternée de 400 et 350 m pour couvrir les zones d'ombre. Une seconde zone, au large de Capo Sagro, a été prospectée par l'AUV pendant toute une nuit en couvrant un rectangle de 18 km par 4 en 19 transepts de 200 x 500 m.
- 25 Nous n'avons pas trouvé le *Francesco Crispi*, mais cette opération nous a permis de préciser la forme et la nature de l'épave découverte par G. Gay et identifiée possiblement comme le *Guglielmotti* (*Bilan scientifique du Drassm 2013*, p. 100-102), de trouver deux nouvelles épaves d'avion de la Seconde Guerre (dans la zone 1), une nouvelle épave antique (EA 3784) assez exceptionnelle (dans la zone 2) en plus d'un site très abîmé dont la nature reste à clarifier et un voilier qui a coulé ces toutes dernières années.

***Le présumé Adalberto Guglielmotti ou plutôt un petit vapeur du XIX<sup>e</sup> s. le Bonaparte, EA 3099***

- 26 Suite à l'expertise de cette épave en 2013 nous avons émis l'hypothèse de travail qu'il pouvait s'agir de l'épave du sous-marin italien *Guglielmotti*, qui avait été coulé en 1917 (*Bilan scientifique du Drassm 2013*, p. 100-102). Cette hypothèse présentait toutefois plusieurs points faibles, comme le fait qu'on ne voyait pas de trace de la structure métallique extérieure et que certaines zones du site, très abîmées et mal visibles, ne semblaient pas métalliques mais en bois. De plus, la lanterne récupérée en 2013 avait livré le nom d'un opticien de Marseille, actif dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> s. L'image sonore de l'épave effectuée par l'AUV et les images de grande qualité prise avec le ROV ont permis de lever ces doutes. La présence d'une structure de la coque avec des parties en bois à l'avant de l'épave, dont un mât, est clairement confirmée et l'image sonore de l'épave ne correspond pas au profil d'un sous-marin : moins étroite et plus courte que ce qu'il nous semblait (longueur du navire autour de 37 m et pas 60 m comme proposé par G. Gay).

Fig. 5 – Image sonar du présumé *Bonaparte* vapeur du XIX<sup>e</sup> s.



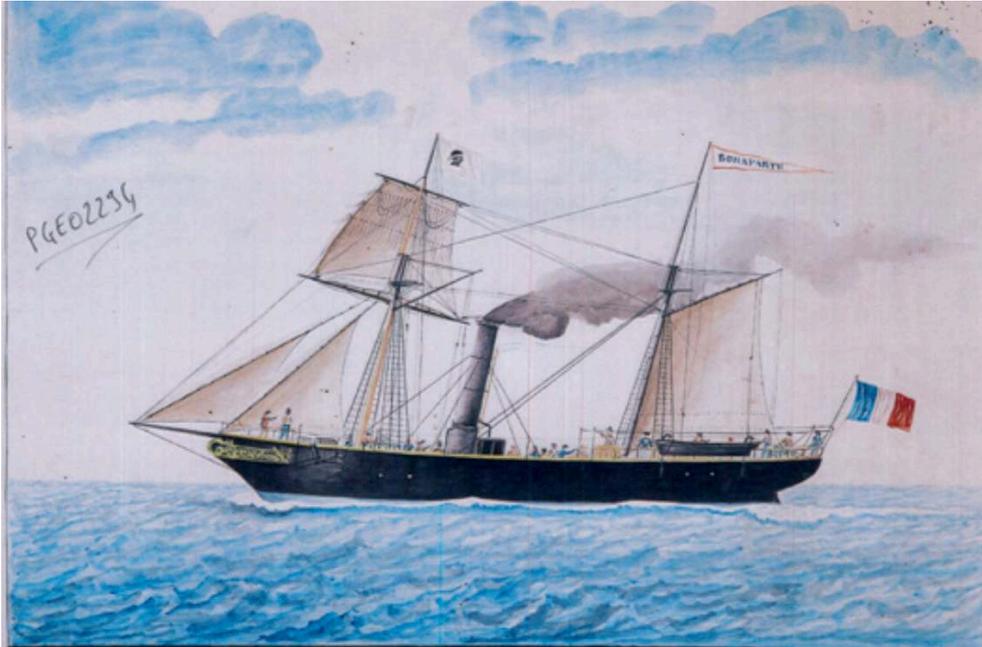
- 27 Les nouvelles images vidéo de l'épave, l'image sonore qui ressemble énormément à celle restituée par la Comex pour le vapeur *Polluce* de l'île d'Elbe avant les destructions effectuées par les pirates anglais, nous permettent de proposer qu'il s'agit de l'épave d'un petit vapeur du milieu ou de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> s. Nous pensons à un de ces vapeurs qui assuraient les liaisons et les communications entre la Provence et la région de Bastia ou entre la Provence et Livourne au XIX<sup>e</sup> s. Nous avons été particulièrement intrigués par un *ex voto* de l'église de Notre-Dame-des-Grâces de Lavasina à Brando, c'est-à-dire sur la côte qui donne sur le secteur où se trouve l'épave. Ce tableau représente un petit vapeur, le *Golo*, un des premiers à avoir desservi Bastia, en pleine tempête en 1844 (*Mare Nostrum* 2011, p. 510, Cat 134). Toutefois ce vapeur devrait avoir terminé ces jours sur le Rhône (Bois 1988, p. 14). Un autre petit vapeur qui a attiré notre attention est le *Bonaparte*, premier navire à hélice en fer du port de Marseille appartenant à la Compagnie Valéry Frères et Fils fondée à Bastia en 1843, coulé en 1847 près de Capraia (Bois 1988, p. 255). Or, il faut rappeler que notre épave se trouve presque à mi-chemin entre les deux îles, mais l'île de Capraia est beaucoup plus visible que la Corse.
- 28 Sur cette épave nous avons également prélevé une coupe et un grand plat en faïence fine ou verre opalin et une bouteille en verre, objets qui s'ajoutent à la lanterne en bronze, la cuvette de toilette en verre opalin et le fragment de plat prélevés en 2013. La lanterne maritime a fait l'objet en 2014 d'une belle opération de restauration, effectuée par le laboratoire Moira conservation, prise en charge par le Drassm.

Fig. 6 – Détail de la partie centrale de la structure du vapeur



Cliché : ROV-Octopus.

- 29 Suite aux recherches menées auprès de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille début février 2015, et grâce à la précieuse collaboration de Jean-Luc Ramonino (Archives CCI Marseille), nous avons enfin pu identifier plus formellement cette épave. Il s'agit de fait du *Bonaparte*, premier vapeur à hélice du port de Marseille et de la Méditerranée tout court semble-t-il, construit au chantier de La Ciotat en 1847 sur commande de la Compagnie Valéry Frères et Fils, le très célèbre armateur cap corsin. Il desservait la ligne Marseille-Bastia-Livourne et dans la nuit du 14 au 15 octobre 1847, sur la route vers Livourne, il coule suite à l'abordage dû à une erreur de manœuvre, du *Comte de Paris*, navire à aube articulée, appartenant à la même compagnie, qui faisait route directe pour Bastia. Les deux navires se trouvaient à environ 10 milles au sud-ouest de l'île de Capraia. Il y a trois victimes dans les passagers. Un coup dur pour cette compagnie à l'avant-garde du progrès (Sources Charles Finidori, *Corsica Maritima*, 1988, p. 39-42 ; *Sémaphore de Marseille*, dimanche 17 et lundi 18 octobre 1847). Le lieu du naufrage, la période et les structures observées sur l'épave semblent confirmer cette identification, laissant très peu de place au doute.

Fig. 7 – Aquarelle du vapeur *Bonaparte* (1847)

#### Épaves de deux avions de la Seconde Guerre mondiale, EA 4975 et 4976

- 30 La première des deux épaves d'avions trouvées dans la première zone prospectée est très mal conservée car elle a été réduite en fragments par les passages des chaluts. Les deux moteurs sont séparés de quelques mètres, enveloppés dans les filets, on reconnaît encore les hélices et une partie de la structure dans l'un des deux. Une roue gît devant les hélices. Cette épave a été, dans un premier temps, identifiée comme celle d'un B25, mais Franck Allegrini-Simonetti (CTC), après des recherches plus approfondies, propose plutôt d'y reconnaître un *Bristol Beaufighter* britannique ou américain (EA 4976). Très intéressante est la présence de *Beaufighters* à Borgo et Ghisonaccia avec les 414 et 417 NFS, (*Night Fighter Squadron*) ou chasse de nuit. En particulier, le *Daisy Mae*, un *Beaufighter* du 414 NFS piloté par John A. Prescott (MIA) et Danforth Samuel G. (KIA), disparaît devant le cap, à 5 h 10 de retour d'une mission dans la vallée du Pô. Le dernier contact radio est émis depuis une position à 13 miles nautiques au nord-est de la base (Borgo). La seconde épave d'avion, elle aussi enveloppée dans des filets mais moins abîmée que la première, correspond à un avion allemand. L'avion est facilement reconnaissable comme un *Junker 52* (fig. 8). Environ 25-30 *Junkers 52* ont été abattus par les alliés au Cap Corse entre juillet et septembre 1943 (source Franck Allegrini-Simonetti).

Fig. 8 – Détail de l'aile du *Junker 52* avec la croix allemande

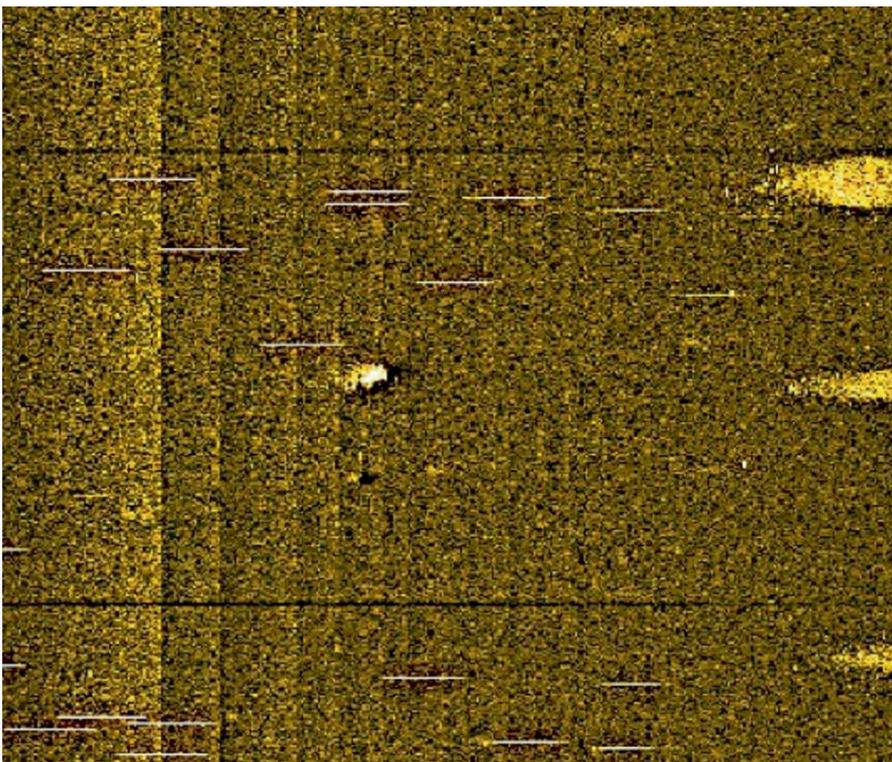


Cliché : ROV-*Octopus*.

***Une cargaison de métal d'époque romaine : l'épave Capo Sagro 2, EA 3784***

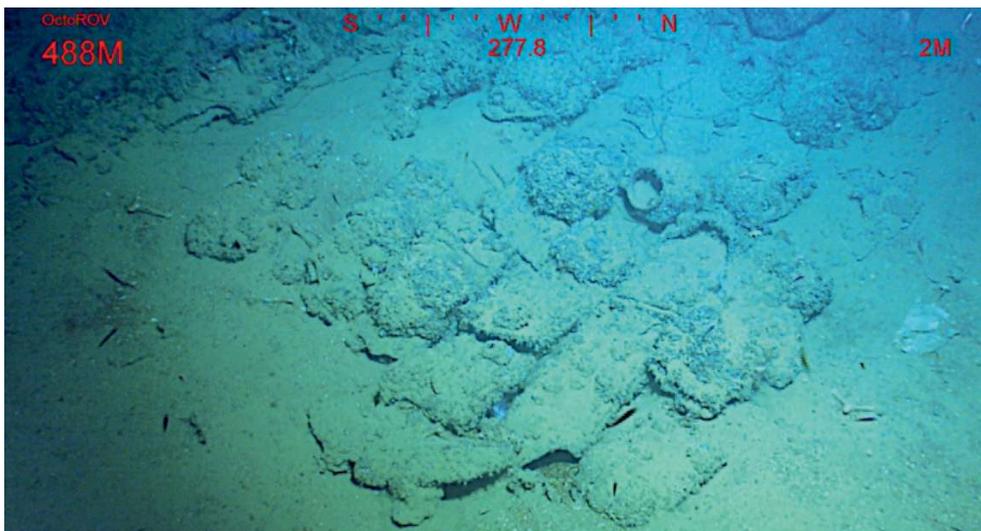
- 31 Dans la seconde zone prospectée, avec l'objectif de couvrir des fonds compris entre 400 et 500 m, nous avons localisé et expertisé une épave romaine au large de Capo Sagro, que nous avons dénommée Capo Sagro 2 (fig. 9).

Fig. 9 – Image sonar de l'épave Capo Sagro 2



- 32 Nous avons procédé à l'expertise de cette épave, qui a été documentée avec des vidéos de haute qualité; nous avons relevé le périmètre du site grâce au système de positionnement du ROV. Ce système nous a permis de relever aussi la localisation des quelques pièces en céramique prélevées.
- 33 Pratiquement intacte, l'épave se compose d'un tumulus central d'environ 11 m de longueur par 6-7 m de largeur, orientée sud-est – nord-ouest et dont la nature n'est pas complètement définie.
- 34 Ce tumulus est entouré par une vingtaine d'amphores, pour la plupart éparées ou en petits groupes. À environ 4-5 m vers le sud-est, selon l'axe de l'épave, sont visibles deux-trois amphores et trois jas d'ancre en plomb, dont deux groupés et le troisième à 2-3 m au nord-est. Dans cette zone se trouvent aussi un pelvis, une cruche avec filtre et bec verseur, un grand bol en céramique commune et une assiette fragmentaire en céramique sigillée. Nous avons prélevé ce petit lot de céramique pour pouvoir préciser la datation de l'épave. En revanche aucune des amphores n'a été récupérée. La grande majorité des amphores, environ une quinzaine, appartient au type Dressel 28 ou, plutôt Oberaden 74. Les autres sont plus difficiles à identifier : les plus visibles semblent appartenir au type Tarraconaise 1.
- 35 Le tumulus central semble composé par de gros lingots assez plats et des sortes de plaques, probablement métalliques elles aussi. Nous sommes certains qu'une partie de ce tumulus est formé par des lingots d'étain car l'un d'eux s'est immédiatement cassé quand nous avons essayé de le bouger pour mieux comprendre de quoi il s'agissait (fig. 10).

Fig. 10 – Détail de la cargaison de lingots d'étain de l'épave Capo Sagro 2



- 36 Nous avons récupéré l'extrémité de ce lingot, ce qui nous a permis de confirmer qu'il s'agit bien d'étain. Cet étain est très dégradé, il est presque cristallisé, vraisemblablement en raison de sa confrontation aux basses températures des abysses. La surface est pleine de boursoufflures et de cloques. Le lingot que nous avons pu reconnaître semble de forme plano-convexe allongée. Ces lingots paraissent plus longs que ceux de l'épave Bagaud 2 (Long 1988, fig. 1, type D ou galette allongée, p. 150 et 162), dont la longueur est de 30 et 37 cm pour une largeur de 15-16 cm.

- 37 Sur la base des amphores reconnues, et en préférant l'hypothèse qu'il s'agit d'Oberaden 74 plutôt que de Dressel 28, nous pouvons proposer une datation préliminaire pour cette épave entre le dernier quart du 1<sup>er</sup> s. av. J.-C et les premières années du 1<sup>er</sup> s. apr. J.-C. Cette découverte est particulièrement remarquable car les épaves chargées avec des lingots d'étain sont rares et encore plus celles avec ce type de lingots. De plus, sa cargaison et son lieu de naufrage nous incitent à penser que le navire se dirigeait plutôt vers Rome que vers la Corse. Les amphores Oberaden 74 sont assez rares en dehors de la Péninsule Ibérique, voire en dehors de la Tarraconaise, de même que les amphores Tarraconaise 1. Les amphores Oberaden 74 sont toutefois attestées à Rome, spécialement à Ostie, bien que résiduelles, dans des contextes d'époque flavienne (Rizzo 2014, p. 198). Cette épave semble montrer clairement que ce type de commerce pouvait avoir été dirigé directement vers Rome, même s'il s'agit de petits navires de moins de 15 m de longueur.

## INDEX

**lieux** <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtSEeAipsBlD>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtRGUHVhmyb>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtNSKWqutEOs>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtYuwtxH7cRV>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtRUoVHWc5dk>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtMGPO37brT2>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtMraI0q90lj>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtgvZTWKUG31>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtCpacd1pG63>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrteGmjhamM9i>

**Année de l'opération** : 2014

**sujets** <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtHIjtOg1P75>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtxMLnhaMAsQ>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtf4kSIjzQZz>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/crta2cBc4b1DW>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtf8SaMYKckm>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrttLoeMjF22J>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtroLHL5A6bm>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/crtNrKxqp64eA>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtVffTq3JlGu>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtLbnWBZiYMM>

**chronologie** <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtxT02uJ0ogm>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtof7EHNS2e>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtZTmusVUU24>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtPSEESBEJp>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrt59R77d1H15>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtIM599oIntc>

**nature** <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/crtBhWSZf1tw8>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtD900pLBG6t>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtJfkj8NBDMw>

## AUTEURS

**FRANCA CIBECCHINI**

Drassm

DIRECTEURFOUILLES\_DESCRIPTION

FRANCA CIBECCHINI

Drassm